

Les Echos du Lion

Peugeot



Club 01

Club 01

Club 01

Club 01



Numéro 4

Boitier de Direction

Président :

Jean-Marc FAIVRE
0 Rue du Château
57420 CHEMINOT

601C 1934



Vice-Président :

Michel THIRY
7 Grand'Rue Reinange
57940 VOLSTROFF

301CR



Trésorier :

Wilfrid FALKENBURG
58 D Route de Roissy
93290 TREMBLAY en FRANCE

301 D



Secrétaire :

Bruno MYR
Ferme de la Darée
62830 DOUDEAUVILLE

301D cabriolet CD6



Pour les contacter :

e-mail: leclub01@free.fr

site : www.club01.eu

Peugeot

TOUJOURS EN TÊTE DU PROGRÈS

PRÉSENTE AU SALON DE L'AUTOMOBILE
SES NOUVELLES "201" ET "301" "1934"
AUSSI HARMONIEUSES QUE MODERNES

TOUS LES MODÈLES
1934
SONT LIVRÉS AVEC
LES NOUVELLES
CARROSSERIES
AÉRODYNAMIQUES



TOUS LES MODÈLES
1934
SONT MONTÉS SUR
CHASSIS BLOC-TUBE
A ROUES AVANT
INDÉPENDANTES

PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES DES 201 ET 301 "1934"

201 EXTRAIT DU NOUVEAU TARIF



Carré conduite-voiture 201

15.900 FR.



Carré de 2010 cm³

18.600 FR.

LES NOUVELLES CARROSSERIES
sont très confortables et d'une grande
résistance. Elles offrent également de
nombreux détails techniques, depuis
les brancards, phares et molles spéciales,
jusqu'aux plus indispensables aménage-
ments permettant la conduite sans
fatigue à haute vitesse, notamment
de transmission.

LE SYSTÈME SPÉCIAL D'AÉRIATION
permet de rafraîchir l'air en entrée
des cylindres.

**LE CALFEUTRAGE
"ANTITHERMOU" INCONTOURNABLE**
des portes protège les passagers
contre les bruits et évite de monter
et descendre les vitres (très et élargit
de la température extérieure).

**TOUS LES GLACES EN SÉCURITÉ
SUR TOUTS LES MODÈLES 1934**

**"LA PEUGEOT 1934" EST, PAR SA SÉCURITÉ
ET SON EXTRÊME AGRÉMENT DE CONDUITE,
LA VOITURE IDÉALE DE LA FEMME**



LA MÈRE ET SES GRANDS ENFANTS
2010 cm³
28.500 FR.

**LA NOUVELLE SUSPENSION
SÉRIE-AMORTISSEUR DU MONDE SUR
LE CHASSIS**

supprime toutes transmissions de
chocs. La voiture tourne avec un
équilibre à toute allure et de façon
sûre.

**LA BOÎTE DE VITESSES SYNCHRO-
NISÉE SPÉCIALE À SECONDE
SÉLECTIVE DES 301**

permet un passage facile et sans
secousse de la première à la seconde
et inversement.

LES FREINS DUO SERVO-BANDER
ont une action puissante, progressive
et constante à la moindre pression
douce.

LE JOINT-FLECTOR DE DIRECTION
évite toute vibration et rend
la direction très douce. Un grand
usage de guidage permet, sans
incertitudes, toutes les manœuvres.

301 EXTRAIT DU NOUVEAU TARIF



Carré de 2010 cm³

20.500 FR.



Carré de 2010 cm³

23.900 FR.

GRÂCE AUX ÉCHANGES "STANDARD" DES PRINCIPAUX ORGANES, LE SERVICE DE VOTRE PEUGEOT SERA IMMÉDIAT. DEMANDEZ À NOS AGENTS LE BARÈME DES RÉPARATIONS PEUGEOT ET LE TARIF DE LOCATION SANS CHAUFFEURS (À PARIS.)

TOUS LES MODÈLES PEUGEOT SONT PAYABLES PAR MENSUALITÉS.

La 601

Retour des Six cylindres

Salon 1932. Alors que les 201 et 301 sont les modèles phares de notre Lion favori, le type 183 D appelé 12-Six par les commerciaux, vit sa troisième et dernière année de commercialisation.

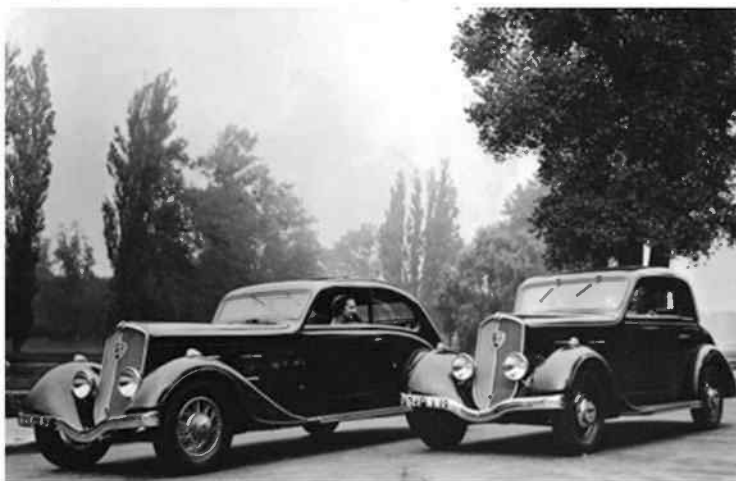
Ce modèle, malgré de belles carrosseries, n'a jamais réussi à s'imposer sur le marché des automobiles de luxe et ce pour plusieurs raisons.

D'une part, leur mécanique semble un peu faible face à la concurrence : 12cv fiscaux, soit 2 litres de cylindrée, c'est un peu faible pour ce segment face aux 15cv Citroën et autres 3,2 litres des Primastella au Losange, mais, surtout, elles souffrent d'une mise au point qui semble avoir été bâclée et qui lui confère une fiabilité assez aléatoire. La type 183 s'efface donc dans le courant de l'été 1932 après avoir été fabriquée, type C et D confondus, à 9 638 exemplaires.

Au salon 1933, Peugeot ne livre alors plus que ses 201 et 301, se contentant peut-être de modèles d'entrée de gamme, mais ô combien, générateurs d'entrées d'argent.

Les choses changent au salon 1934. Non seulement Peugeot présente des gammes largement remaniées, mais le constructeur Franc-Comtois expose son nouveau haut de gamme : Une belle 6 cylindres en ligne appelée 601.

D'emblée, l'auto est présentée sous deux châssis et sept carrosseries différentes.



La 601 C, qui reprend la terminaison commerciale permettant d'afficher un train avant à roues indépendantes, est livrable sous trois formes différentes. La berline 4 portes 4 glaces, N9L, le coupé décapotable « Golf », type CD9 et un somptueux Roadster avec Spider, TR9.

Le châssis long, appelé 601 L, est, quant à lui, livrable sous quatre carrosseries. Une Limousine Familiale 4 portes 6 glaces et 6 places, N9F, deux superbes coaches, le Coach Sport avec une carrosserie 2 volumes, le BA9 et le Coach Profilé et sa carrosserie 3 volumes, BV9, qu'on verra la même année sur châssis 301 LR sous le nom BV5. Quatrième et dernière caisse proposée en 1934 sur châssis long, la Berline Profilée 4 portes 4 glaces, type NP9.

Toutes ces 601 sont motorisées par un Six en ligne de 12cv différent des 183. Sous la dénomination « TA », nous retrouvons un moteur cubant 2 148cc grâce à un alésage de 72mm et une course de 88mm. Le vilebrequin se porte sur quatre paliers et l'alimentation se fait par un carburateur Solex double-corps. Ainsi équipé, le moteur délivre une puissance de 60cv, soit entre les Primastella de Renault et les 15cv Citroën. Peugeot se contente donc d'être dans la moyenne et ce, malgré une cylindrée inférieure aux autres modèles nationaux. Le châssis et les trains roulants sont dérivés de ceux qu'on trouve sur les 6 et 8cv de la marque.

L'accueil des « petites nouvelles » semble être bon, même si, dans l'esprit des acheteurs potentiels, les aléas des 183 restent en mémoire. Cependant, l'auto, bien qu'étant agréable, doit composer avec certains désagréments autres que l'historique des 12-Six.

Les proportions du châssis sont telles que les carrosseries semblent bien étroites, impression accentuée sur le châssis long. De plus, le dessin des différentes caisses est trop proche des Peugeot des gammes inférieures. En effet, les Berlins, Profilées ou non, Limousine, Roadster et autres Coach Profilé se retrouve sur châssis 301 CR ou LR. Quant à la cylindrée et la puissance du moteur, si elles sont dans la moyenne française, elles font pâle figure face aux modèles étrangers souvent équipés de moteurs plus conséquents. Même la boîte de vitesse à trois rapports apparaît d'un autre âge. Comme si Peugeot, frileux suite à l'échec des 183, était revenu dans cette gamme sur la pointe des pieds, sans grande conviction, refaisant les mêmes erreurs que pour les 12-Six.

De ce fait, le succès commercial n'est pas du tout au rendez-vous et seuls 1235ex de 601C trouvent preneurs. Et que dire des 779ex de 601L sortis des chaînes de montage ?

Cependant, cela n'a pas empêché certains carrossiers indépendants de se pencher sur le châssis. Ainsi, nous trouvons, parallèlement à la réalisation sur châssis 301 LR, une version Eclipse sur châssis 601L de 1934. Mais la plus connue des réalisations hors-série, reste la version « Ponton » que nous pouvons voir et revoir à volonté dans le Film « Le Schpountz », réalisé par Marcel Pagnol, alors propriétaire de l'auto, avec un Fernandel pas « peu fier » à son volant.

Entre le salon 1934 et celui de 1935, il y eut très peu d'évolution sur les 601C / 601L. Tout juste pouvons nous observer les phares en position basse sur certaines carrosseries. La « révolution » de cette gamme se faisant, comme pour tous les modèles du Lion, lors du salon de 1935 avec la sortie des 601D / 601DL, série objet d'un prochain article.

La Belle Suédoise

Suite à mes demandes successives d'articles pour notre bulletin, notre adhérent suédois, Claes Eigert, m' a fait parvenir ce petit texte où certains d'entre nous se retrouveront sans doute.

C'est donc avec grand plaisir que je l'ai intégré à cette parution.

Temps d'attente

Voici deux ans que je possède ma 301 D 1935 et depuis le début j'entendais des bruits de cognements métalliques lorsque le moteur était froid. Puisque il n'y avait aucun autre signe de "maladie", j'ai ignoré ces petites perturbations.

A la fin de l'automne dernier, ma curiosité ayant grandi, je décidais de savoir quelle était la cause de ce bruit.

Je démontais alors la culasse, trouvais un piston endommagé et un grand nombre d'entailles dans la culasse.

Un segment s'était cassé et un petit morceau avait perforé le coté du piston, était passé dans le cylindre et disparu par une soupape!!!

Pour le moment, le moteur est chez un spécialiste pour changer les pistons et rectifier les cylindres.

Quand j'aurai payé Depanoto et le spécialiste je deviendrai beaucoup plus pauvre mais je pense pouvoir espérer que le moteur fonctionnera jusqu'à la fin de la vie de la voiture et de la mienne!!

Je joins une photo de ma copine, un peu triste, sans son moteur ni ses dents. Son cœur bat néanmoins plus fort que jamais...

Salutations
Claes Eigert



Et pourquoi pas, comme notre ami Claes Eigert, vous décider à nous donner des nouvelles de votre belle, pour le plaisir de tous.

Le point sur le nouveau Système d'Immatriculation des Véhicules (SIV)

Nos plaques d'immatriculations vont bientôt devoir se mettre à la mode, le cher numéro de faveur parfois obtenu au prix de lourds sacrifices va-t-il nous échapper ? Le petit rappel suivant a pour but de tenter d'éclairer votre lanterne, et de vous rassurer...

Caractéristiques générales de l'immatriculation SIV :

- Déploiement du SIV à compter du 1er janvier 2009.
Il concerne à terme tous les véhicules. Les nouvelles immatriculations sont attribuées "à vie" pour le véhicule, quelque soit le nombre de propriétaires. La nouvelle plaque comporte deux lettres, trois chiffres et deux lettres.
- Faculté de faire apposer à côté de la nouvelle immatriculation un identifiant du département de son choix surmonté du logo de la région correspondante.

En ce qui concerne les cartes grises de collection :

- Relèvement à partir de 2009 du seuil d'ancienneté nécessaire à l'immatriculation "collection" de 25 à 30 années.
- Contrôle technique tous les 5 ans (en plus du contrôle préalable à l'immatriculation collection).
- Suppression des restrictions géographiques (plus de carnets à souche à remplir).
- Possibilité de conserver les plaques de formes d'origine, sur fond noir.

Note : *Nous vous conseillons* cependant autant que faire se peut *de conserver votre carte grise normale*, le fait d'être « catalogué » en voiture de collection pourrait, dans le futur, ouvrir la porte à soit une taxation spéciale soit des interdictions de rouler pour cause de pollution excessive, qui sait ...

Les phases de déploiement du SIV :

- 1) Véhicules neufs, dès janvier 2009.
- 2) Toute opération entraînant la production d'un certificat d'immatriculation : changement de propriétaire, d'adresse ou d'état civil, dès mars 2009.
- 3) Toute autre opération liée à l'immatriculation, dès juin 2009.
- 4) Acceptation des demandes de conversion spontanées des numéros actuels en nouveaux numéros à vie.

Les véhicules en carte grise normale ou de collection conserveront donc leur numéro actuel, tant qu'une des opérations ci-dessus n'aura pas été requise.

- Pas de lien entre le passage au contrôle technique et la nouvelle immatriculation SIV.
- Les points de vente des réseaux seront, en mesure de télétransmettre informatiquement les demandes d'opérations ci-dessus.
- Pour les véhicules "collection", le maintien en préfecture du traitement des demandes d'immatriculations restera encore possible.

LMF



Nous sommes nombreux à ne pas posséder de cric dans le lot de bord de notre voiture , souvent celui-ci a été perdu ou utilisé à d'autres fins ...

Cette vue vous permettra, si vous en cherchez un , de savoir exactement à quoi il ressemble , avec sa manivelle en T repliable caractéristique .

La tête du cric se glisse sur le guide-cric fixé au châssis, le crochet de la manivelle insérée dans l'œillet du cric permet de pousser celui-ci en butée sous le pont car il est arrêté en position par deux ergots.

Une fois la roue changée la manivelle permet de retirer facilement celui-ci et sa conception « pliante » permet de gagner de la place dans le coffre.

Simple et efficace !!

Merci à Francine et Michel pour les photos .

Le « Club 01 » est très honoré.

En effet, un membre de marque a accepté de devenir Membre d'Honneur de notre club.

Il s'agit de M. Henri FAUSTIN, dont le nom est associé au Garage Peugeot fondé à Hesdin, dans le Pas de Calais, par son grand père, en 1906, et qui continue à ce jour à être exploité par la même famille.

Un bel exemple de longévité !!!

M. Faustin est un personnage incontournable du Nord de la France (et même bien plus loin) pour tous les amateurs de vieilles Peugeot. Né à l'époque de nos voitures, il est pour nous, un véritable « puits de sciences », et bien qu'il soit notre seul adhérent à posséder trois 601 !!! (une berline 1934, un roadster 1934 et un coach sport 1935, tous dans un état exemplaire) il reste un homme très simple et très accueillant.

En acceptant de faire partie de notre petite famille de passionnés de 01, il en devient un ambassadeur que même l'Aventure Peugeot risque de nous envier.

Le « Club 01 » tenait donc par ces quelques lignes à souhaiter la bienvenue à M. Faustin.

Le roadster 601C 1934



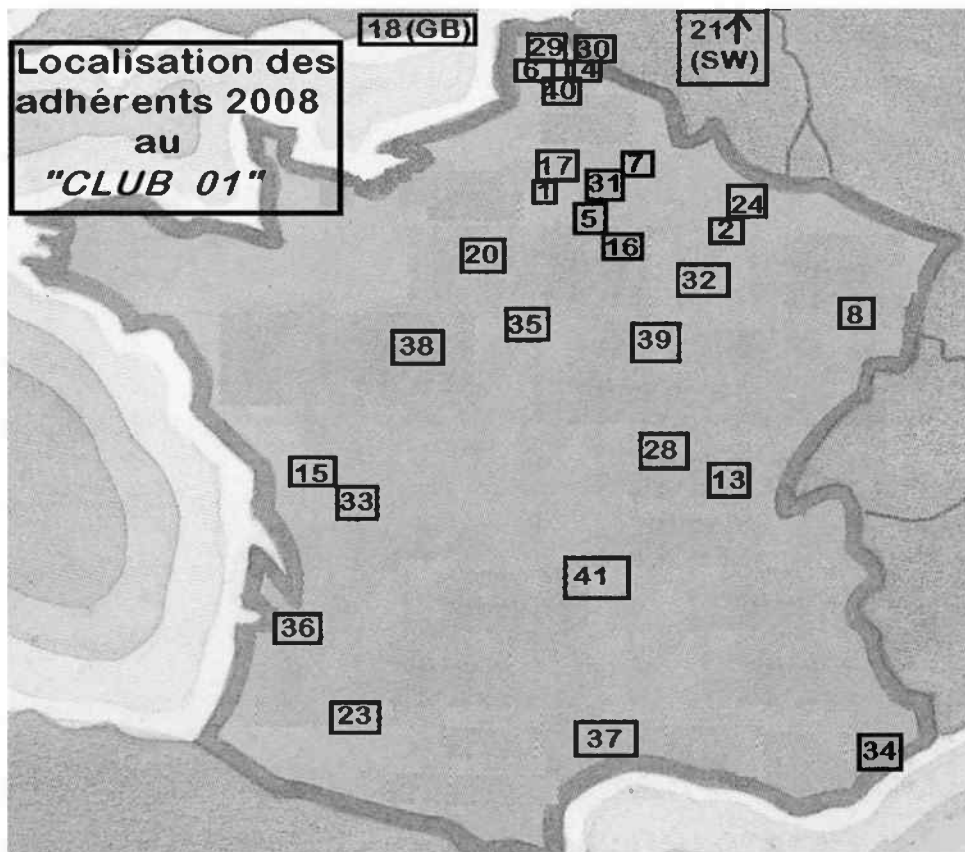
Annuaire 2008 du « Club 01 »

Notre annuaire 2007 ayant semble-t-il remporté un franc succès, certain d'entre vous étant rentrés en contact grâce à lui, j'ai pensé qu'il vous serait agréable de consulter celui de 2008.

Les français ne sont, paraît-il, pas très forts en géographie. Je n'échappe pas à la règle et vous prie de m'excuser si j'ai déplacé votre localisation de quelques kilomètres.

Je vous souhaite de découvrir un nouvel ami passionné de « 01 » dans votre région.

B.Myr



Les numéros encadrés correspondent aux deux derniers chiffres de votre numéro d'adhérent et sont placés sur votre lieu de résidence.

Au fait, votre N° d'adhérent, vous avez sans doute compris: les 3 premiers chiffres correspondent au type de votre voiture, les deux suivants au n° de votre département et les trois derniers sont des numéros d'ordre.

Logique non?

